Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11296**

18. Wahlperiode 22.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10946 –

Umstrittene Regelzulassung für Lang-LKW

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 1. Januar 2017 dürfen sogenannte Gigaliner (Lang-Lkw), die mehr als 25 Meter lang und bis zu 44 Tonnen schwer sind, auf bestimmten Straßen in Deutschland im Regelbetrieb fahren. Dabei gibt es von Experten erhebliche Bedenken. Nicht nur ist aus umweltpolitischer Sicht die zu erwartende weitere Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße (siehe auch www.deutschlandfunk.de/noch-mehr-verkehr-experten-warnen-vor-riesen-lkw.766.de.html?dram:article_id=329154) kritisch zu betrachten, sondern es sind auch erhebliche Sicherheitsrisiken mit Gigalinern verbunden. So kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrem Abschlussbericht zum Lang-Lkw-Feldversuch zu dem Ergebnis, dass bei der Nutzung der Straßeninfrastruktur an einigen Stellen Probleme auftreten können, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Zu den im BASt-Abschlussbericht kritisch betrachteten Teilen des Straßennetzes zählen die Park- und Rastanlagen, die längeren Straßentunnel (höhere Brandlast, zu kurze Nothaltebuchten), sowie die Befahrbarkeit von Kreuzungen und Kreisverkehren. Besonders hervorgehoben werden die für Lang-Lkw nicht ausgelegten Nothaltebuchten in Straßentunneln. Bei einer Panne im Tunnel ragen die besagten Fahrzeugkombinationen je nach Ausführung bis 1,90 Meter in die rechte Fahrbahn, so dass „erhebliche Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs“ entstehen. Auch im Bereich von Knotenpunkten können durch das Ausschwenken der verlängerten Sattelauflieger (Fahrzeug „Typ 1“) Fußgänger und Radfahrer, die sich auf Querungshilfen und Mittelinseln aufhalten, gefährdet werden. Nach Auffassung der Fragesteller ist allein diese eklatante Verschlechterung der Verkehrssicherheit ein Grund, keine Fahrten mit diesen Fahrzeugen zu erlauben.

Auch innerhalb der Bundesregierung gibt es Bedenken gegen den Einsatz der Lang-Lkw. So bezeichnete der Staatssekretär Jochen Flasbarth im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Anfang Januar 2017 die Zulassung für den Regelbetrieb als eine schwerwiegende umwelt- und

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

verkehrspolitische Fehlentscheidung, da die „Auswirkungen des Lang-Lkw, seine Umweltbelastungen wie auch die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind noch nicht ausreichend untersucht“ sind (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/gigaliner-streit-101.html).

1. Wurde eine förmliche Ressortabstimmung über die „Siebte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“, vom 19. Dezember 2016, innerhalb der Bundesregierung eingeleitet, und welche Ressorts waren an der Abstimmung beteiligt?

Allen Ressorts wurde Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

2. Welche Gespräche gab es dazu innerhalb der Bundesregierung (bitte nach Teilnehmern, Datum und Ergebnis des Gesprächs aufschlüsseln)?

Am 12. Dezember 2016 fand ein Gespräch zwischen dem Bundesminister Alexander Dobrindt und der Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks statt. Am 20. Dezember 2016 fand ein Gespräch zwischen dem Bundesminister Alexander Dobrindt und dem Bundesminister Peter Altmaier statt. Am 21. Dezember fand ein Telefonat zwischen dem Staatssekretär Michael Odenwald und dem Staatssekretär Jochen Flasbarth statt. Gesprächsgegenstand waren die geplanten Änderungen zu Lang-Lkw Typ 1.

3. Wurde im Rahmen der Ressortabstimmung ein Konsens erreicht, und falls nicht, wie haben sich die einzelnen Ressorts positioniert?

Das BMUB hat Bedenken hinsichtlich der Dauer der versuchsweisen weiteren Zulassung des verlängerten Sattelaufliegers, insbesondere wegen der aus dortiger Sicht noch nicht ausreichend untersuchten Auswirkungen dieses Lang-Lkw-Typs auf den Schienenverkehr geäußert.

4. Hat das Bundesumweltministerium im Zuge der Ressortabstimmung seine Zustimmung erteilt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Sind der Deutsche Bundestag oder Bundesrat förmlich in den Erlass der in Frage 1 genannten Änderungsverordnung einbezogen worden?

Nein.

6. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es bis zum Ende der Legislaturperiode noch Änderungen zur am 1. Januar 2017 erfolgten Regelzulassung von Lang-Lkw gibt, und falls nein, welche Änderungen und Ergänzungen sind geplant?

Nein. Es soll eine turnusmäßige Überarbeitung des Positivnetzes erfolgen. Zudem sollen Verweise an den Stand internationaler Regelwerke angepasst und festgestellte Auslegungsspielräume bei Anwendung der Vorschriften behoben werden. Zum Schutz der Infrastruktur soll eine Mindestanzahl der Achsen festgeschrieben werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Wie viele Unternehmen setzen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Lang-Lkw mehrmals pro Woche ein (bitte unter Angabe der Anzahl der Lang-Lkw aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtyp und Bundesland)?

Die Bundesregierung hat dazu keine Kenntnis.

8. Wann und unter welchen Voraussetzungen wird die Versuchsphase für die zwei Lang-Lkw-Typen mit befristeter Zulassung (Typ 1 und 2) aufgehoben?

Auf § 13 der Ausnahmeverordnung wird verwiesen. Zu Typ 2 werden etwaige Entscheidungen nach Durchführung weiterer gezielter Untersuchungen zur Fahrdynamik getroffen. Für deren Durchführung steht noch kein Termin fest.

9. Von welcher Verkehrsentwicklung geht die Bundesregierung beim Einsatz der Lang-Lkw in den kommenden Jahren aus?

   Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Lang-Lkw an der Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs und die Zahl der zugelassenen Lang-Lkw entwickeln, und welche Prognosen hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang erstellen lassen?

Auf den Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (Kapitel 7) wird verwiesen.

10. Aus welchen Gründen wurden Fahrten für Lkw mit verlängertem Sattelauflieger („Typ 1“) erlaubt, die nach Auffassung des Bundesumweltministeriums mit EU-Recht nicht vereinbar sind (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/gigaliner-streit-101.html?

Die Ausnahmeverordnung steht nach Ansicht des fachlich zuständigen Ressorts im Einklang mit EU-Recht.

11. Welche Konsequenzen drohen der Bundesregierung durch Nichtbeachtung des EU-Rechts, und welche Gespräche gab es diesbezüglich in der Vergangenheit mit der Europäischen Kommission (bitte nach Teilnehmern, Datum und Ergebnis des Gesprächs aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12. Warum wurde die Versuchsphase für Lang-Lkw des „Typs 1“ (verlängerter Sattelauflieger) um ganze sieben Jahre verlängert?

Der Zeitraum entspricht einer normalen Abschreibungsphase für Lkw, ohne den keine Teilnahme mit solchen Fahrzeugen zu erwarten gewesen wäre.

13. Wie viele Lang-Lkw des „Typs 1“ werden nach Einschätzung der Bundesregierung in der siebenjährigen Versuchsphase auf die Straße gebracht werden?

Da die Anzahl vor allem auch vom Umfang des befahrbaren Netzes abhängt, welches einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unterliegt, vermag die Bundesregierung dies nicht abzuschätzen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des verkehrspolitischen Ziels Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern die Tatsache, dass der verlängerte Sattelauflieger (Länge 14,90 m und Bestandteil des „Typ 1“) im Kombinierten Verkehr eine stark eingeschränkte Kompatibilität aufweist?

15. Wie werden sich nach Auffassung der Bundesregierung die bei verlängerten Sattelaufliegern („Typ 1“) reduzierte Innenraumhöhe von 2,70 Metern – die zu einem reduziertem Transportvolumen führt –, die Sicherheitsrisiken bei der Verladung (kippsichere Kranverladung in Praxis kaum möglich) sowie die Restriktionen bei der Verladung auf Einheitstaschenwagen der Eisenbahnen auf die Marktgängigkeit des verlängerten Sattelaufliegers im Kombinierten Verkehr auswirken?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Verlängerte Sattelauflieger („Typ 1“) können auf Taschenwagen verladen werden. Erforderlich für eine Verladung ist ein klappbarer hinterer Unterfahrschutz. Diese technische Anforderung wird nicht als „stark eingeschränkte Kompatibilität“ bewertet.

Erkenntnisse über besondere Sicherheitsrisiken bei der Verladung liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Marktgängigkeit des verlängerten Sattelaufliegers kann die Bundesregierung nicht bewerten. Im Übrigen wird auf den Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (Kapitel 7, 8) verwiesen.

16. Welche Einheitstaschenwagen für den Kombinierten Verkehr sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den verlängerten Sattelauflieger („Typ 1“) geeignet, und wie viele Waggons dieser kompatiblen Güterwagengattung sind bei deutschen bzw. europäischen Wageneinstellern derzeit im aktiven Einsatzbestand?

17. Wie hoch ist der Anteil dieser kompatiblen Taschenwagen am gesamten Güterwagenbestand für den KV der deutschen bzw. europäischen Wageneinsteller?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sowohl die Gestaltung von Eisenbahnfahrzeugen im Detail für bestimmte Nutzungen als auch die Stückzahlen entsprechender Fahrzeuge absolut oder relativ fallen in den unternehmerischen Zuständigkeitsbereich der verschiedenen Halter von Schienenfahrzeugen. Der Bundesregierung liegen dazu keine Angaben vor.

18. In welchen Nachbarländern Deutschlands darf der verlängerte Sattelauflieger („Typ 1“) eingesetzt werden?

Da der verlängerte Sattelauflieger ein spezifischer Fahrzeugtyp der Ausnahmeverordnung ist, gibt es keine vergleichbare Einsetzbarkeit in Nachbarländern Deutschlands.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der verlängerte Sattelauflieger („Typ 1“) aufgrund seiner stark eingeschränkten Kompatibilität im Kombinierten Verkehr ungeeignet ist, um einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu leisten und dass seine Regelzulassung eher kontraproduktiv wirkt und den Kombinierten Verkehr schwächen wird?

    Wenn nein, warum nicht?

Nach dem Wortlaut der Ausnahmeverordnung muss der verlängerte Sattelauflieger kombiverkehrstauglich sein. Der verlängerte Sattelauflieger wird Gegenstand einer weiteren begleitenden Studie sein.

20. Hat sich die Bundesregierung vor Erlass der Verordnung der Regelzulassung für Lang-Lkw bzw. der verlängerten Sattelauflieger mit den relevanten Verbänden der Eisenbahnbranche und den Akteuren des Kombinierten Verkehrs über die Auswirkungen dieser Fahrzeuge auf das System des Kombinierten Verkehrs ausgetauscht?

    Wenn ja, mit welchen Akteuren erfolgte der Austausch, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bei diesem Austausch gewonnen?

    Wenn nein, warum nicht?

Vor Erlass der Änderungsverordnung wurde eine Verbändeanhörung durchgeführt. Es gab Befürworter und Gegner des Lang-Lkw. Angesprochen wurden unter anderem Fragen zur Tauglichkeit für den Kombinierten Verkehr und zum flächendeckenden Einsatz von Lang-Lkw. Auch war während der gesamten Dauer des Feldversuchs Lang-Lkw dieser Inhalt von Veranstaltungen und Gesprächen, die das fachlich zuständige Ressort mit Verbänden aus der Güterverkehrs- und Eisenbahnbranche und mit Akteuren des Kombinierten Verkehrs geführt hat.

21. Welche Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr erwartet die Bundesregierung von der Regelzulassung der verlängerten Sattelauflieger („Typ 1“)?

Eine Regelzulassung ist derzeit nicht geplant.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass durch den vermehrten Einsatz von Lang-Lkw der Güterverkehr zunehmend von der Schiene auf die Straße verlagert wird, und falls nein, warum nicht, und auf welche Gutachten bzw. Einschätzungen stützt sie ihre Aussage?

Auf den wissenschaftlichen Abschlussbericht der BASt (Kapitel 7) wird verwiesen.

23. Wann legt die Bundesregierung ein Konzept für eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene vor, wie im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung auf S. 55 festgeschrieben?

Die Bundesregierung wird das Konzept zur Verlagerung zügig entwickeln. Ziel ist es, durch die Konzepte die genannten Meilensteine im Jahre 2030 und das Gesamtziel eines weitgehend treibhausgasneutralen Verkehrs im Jahre 2050 sicherzustellen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

24. Teilt die Bundesregierung die Sicherheitsbedenken der Gewerkschaft der Polizei (GdP), wonach die Infrastruktur in Deutschland für den Regelbetrieb von tausenden Lang-Lkw nicht ausgelegt ist, denn […] „es fehlen Stellplätze auf den Autobahnraststätten, die Nothalteplätze in Tunnels sind zu kurz, und es mangelt an gut ausgebildeten Fahrern“ (siehe www.sz-online.de/nachrichten/jetzt-kommen-die-gigaliner-3573011.html), und wie will sie diesen Bedenken entgegentreten?

Diesen Bedenken kann mit dem Verweis auf den Abschlussbericht (Kapitel 11, 12) der BASt begegnet werden.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die im Anschlussbericht der BASt festgestellten Probleme bei den Einparkvorgängen in die Tunnel-Nothaltebuchten, bei denen Lang-Lkw bis zu 1,90 Meter in den rechten Fahrstreifen bzw. Verkehrsraum ragen, mit Blick auf die hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit in Straßentunneln des Bundesfernstraßennetzes?

Die Mehrzahl der Tunnel benötigt aufgrund der geringen Länge oder wegen vorhandenem Seitenstreifen keine Nothaltebuchten. Auch deshalb ist dieser Aspekt unter Risikoaspekten (Eintrittswahrscheinlichkeit) derzeit als geringfügig einzuschätzen. Zudem kann bei etwaigen Störungen z. B. der rechte Fahrstreifen gesperrt werden. Die Länder entscheiden nach Prüfung in eigener Zuständigkeit, welche Strecken für den Verkehr von Lang-Lkw freigegeben werden.

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, unter geeigneten Umständen (z. B. im Rahmen einer planmäßigen Revision eines Tunnels) die Einparkvorgänge in Tunnelnothaltebuchten – die bisher aus Sicherheitsgründen auf Rastanlagen nur simuliert wurden – unter realen Bedingungen zu wiederholen?

Wenn nein, warum nicht?

Der Versuch ist abgeschlossen. Die Erprobungen erfolgten mit realistischen Abmessungen.

27. Wie kommt die Bundesregierung zu der Auffassung, dass die strengen Sicherheitsanforderungen der nach den Tunnelkatastrophen im Mont-Blanc-Tunnel (1999) und im Gotthardstraßentunnel (2001) verschärften Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) mit den aus der Regelzulassung für Lang-Lkw resultierenden Risiken vereinbar ist?

Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 11) und die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

28. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass sich durch die im BASt-Abschlussbericht festgestellte eingeschränkte Befahrbarkeit der Tunnel-Nothaltebuchten durch Lang-Lkw die Verkehrssicherheit in Straßentunneln verschlechtert?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

29. Welche Studien und Risikoanalysen hat die Bundesregierung beauftragt, um die Risiken, die sich aus der eingeschränkten Befahrbarkeit der Tunnel-Nothaltebuchten ergeben, auf einer verlässlichen Informationsgrundlage abzuschätzen, und zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien?

Keine. Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 7, 11) und die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

30. Auf Basis welcher unterschiedlichen Verkehrsprognosen (bitte unterstellte Zulassungszahlen von Lang-Lkw angeben) wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen unter Beteiligung von Lang-Lkw in Straßentunneln (unter besonderer Berücksichtigung der Problematik bei den Nothaltebuchten) untersucht?

Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 7, 11) wird verwiesen.

31. Welche qualitativen Betrachtungen bezüglich des erhöhten Risikos mit Lang-Lkw aufgrund der zu kurzen Nothaltebuchten hat die Bundesregierung untersuchen lassen, und welches Ergebnis hat diese Risikobewertung erbracht?

Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 11) wird verwiesen.

32. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass ein zunehmender Einsatz von Lang-Lkw, wie er mit der Regelzulassung zu erwarten ist, zwingend eine gesonderte Risikoanalyse und Risikobewertung bezüglich möglicher Gefahren von Lang-Lkw in längeren Straßentunneln erfordert?

Wenn nein, warum nicht?

Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 7, 11) wird verwiesen.

33. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass die Bestimmungen der RABT 2006 die Durchführung einer Risikoanalyse explizit fordert?

Wenn nein, warum nicht?

Die Durchführung einer Risikoanalyse ist bei Tunneln ab einer Länge von 400 m dann erforderlich, wenn der Tunnel eine besondere Charakteristik hinsichtlich mehrerer, die Sicherheit beeinflussender Parameter aufweist.

34. Beabsichtigt die Bundesregierung die Beauftragung einer solchen Risikoanalyse, die gesamthaft – also netzweit – und bauwerksbezogen das Risiko von Lang-Lkw in Straßentunneln unter den Bedingungen der Regelzulassung neu bewertet?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 33 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

35. Liegen der Bundesregierung Rückmeldungen der Obersten Straßenbaubehörden der Länder vor, die sich kritisch mit der Regelzulassung von Lang-Lkw und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit in Straßentunneln auseinandersetzen bzw. das Risiko für nicht vertretbar halten?

    Wenn ja, welche Straßenbaubehörden haben dazu kritisch Stellung genommen, welche Bedenken wurden erhoben, und wie geht die Bundesregierung mit diesem Rückmeldungen um?

Nein.

36. Welche Investitionen müssten getätigt werden, um alle Tunnel-Nothaltebuchten im jetzigen Positivnetz (bzw. gesamtes Bundesfernstraßennetz) so umzubauen, dass Lang-Lkw aller Typen vollständig in die Nothaltebuchten einfahren können, ohne dass das Fahrzeug in die rechte Spur ragt und so den nachfolgenden Verkehr gefährdet?

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist kein Umbau erforderlich. Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

37. Wie viele Tunnel-Nothaltebuchten in den Straßentunneln im Bundesfernstraßennetz müssten angepasst werden, wenn sie durchgängig alle Typen des Lang-Lkw vollständig aufnehmen sollen (bitte bauwerksbezogen angeben)?

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist keine Anpassung erforderlich. Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

38. Welche Investitionen müssten getätigt werden, um alle Straßentunnel im jetzigen Positivnetz (bzw. gesamtes Bundesfernstraßennetz) mit einer ausreichend dimensionierten, auf die höhere Brandlast ausgelegten Tunnellüftung auszurüsten, und wer hat die Kosten zu tagen?

Bis zu den erwarteten Anteilen von Lang-Lkw keine. Auf den Abschlussbericht der BASt (Kapitel 7, 10) wird verwiesen.

39. Plant die Bundesregierung im Lichte der Regelzulassung des Lang-Lkw eine Überarbeitung der RABT?

    Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 33 wird verwiesen.

40. Wie bewertet die Bundesregierung die im Abschlussbericht der BASt festgestellten Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer auf Querungshilfen und Mittelinseln im Bereich von Knotenpunkten, die sich durch das „Überstreichen“ dieser Flächen bei Abbiegevorgängen resultierend aus dem größeren Überhang von Fahrzeugen des „Typs 1“ ergeben?

Die Fahrzeuge passen in richtlinienkonform ausgestaltete Verkehrsanlagen. Die Kurvenlaufeigenschaften des Lang-Lkw Typ 1 sind mit denen der heute bereits im Verkehr generell zulässigen Autotransporter vergleichbar. Von diesen sind keine solchen Schwierigkeiten bekannt, obwohl ihr Bestand den des Lang-Lkw Typ 1 um ein Vielfaches übertrifft. Strecken, die für das Befahren von Lang-Lkw nicht geeignet sind, werden für Lang-Lkw nicht freigegeben. Bereits einige Jahre

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

vor dem Feldversuch mit Lang-Lkw wurden im Übrigen für den „Kögel Big Maxx“, der von den Abmessungen her dem Lang-Lkw Typ 1 entspricht, ca. 300 bundesweit flächendeckend geltende Ausnahmegenehmigungen seitens der Länder erteilt, von denen teilweise auch heute noch Gebrauch gemacht wird.

41. Welche Anpassungen der Straßeninfrastruktur sind netzweit notwendig, um diese für Fußgänger und Radfahrer lebensbedrohlichen Situationen sicher auszuschließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

42. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass im Interesse einer hohen Verkehrssicherheit und der Abwendung der geschilderten Gefahrensituation für Fußgänger und Radfahrer auf Querungshilfen und Mittelinseln im Bereich von Knotenpunkten eine Regelzulassung von Fahrzeugen des „Typs 1“ nicht verantwortbar ist?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass es auf Querungshilfen und Mittelinseln nicht zu einem „Überstreichen“ von Flächen durch den Lkw des „Typs 1“ kommt, auf dem sich jederzeit Fußgänger und Radfahrer aufhalten können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

43. Welche Rückmeldungen zu den im BASt-Bericht festgestellten Verkehrsgefährdungen für Fußgänger und Radfahrer im Bereich von Knotenpunkten hat die Bundesregierung von den Verbänden der Verkehrssicherheit und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Zusammenhang mit dem Einsatz von Fahrzeugen des „Typs 1“ und bei den anderen für die Verkehrssicherheit relevanten Punkten bekommen?

Keine. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

44. Welche Investitionen sind im Positivnetz (bzw. Fernstraßennetz) notwendig, um die von der BASt für notwendig erachtete Vergrößerung der Kreisfahrbahnbreiten in bestimmten Kreisverkehren zu realisieren, und wer hat die Kosten zu tragen?

Wie viele Kreisverkehre im Positivnetz bzw. Fernstraßennetz müssten angepasst werden?

Die Aussage, dass eine Vergrößerung der Kreisfahrbahnbreiten zwingend erforderlich sei, wurde im Abschlussbericht der BASt nicht getroffen. Strecken, die für das Befahren von Lang-Lkw nicht geeignet sind, werden für Lang-Lkw nicht freigegeben.

45. Welche Investitionen sind im Positivnetz (bzw. Fernstraßennetz) notwendig, um die von der BASt für notwendig erachtete Verbreiterung von Linksabbiegestreifen vollumfänglich umzusetzen?

Die Aussage, dass eine Verbreiterung von Linksabbiegestreifen zwingend erforderlich sei, wurde im Abschlussbericht der BASt nicht getroffen. Darüber hinaus gilt die Antwort zu Frage 40 entsprechend.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

46. Welche Investitionen sind notwendig, um die im BASt-Bericht festgestellten Probleme beim Befahren der Schrägparkstände auf Park- und Rastanlagen des Bundesfernstraßennetzes zu beheben und eine ausreichende Zahl entsprechend angepasster Parkstände zur Verfügung zu stellen?

Lang-Lkw können auf Längsparkständen oder Parkflächen für den Großraum- und Schwerverkehr zugelassen werden. Auch private Autohöfe können, soweit im Positivnetz enthalten, frequentiert werden. Zudem ist der Parkbedarf aufgrund des Einsatzzwecks von Lang-Lkw gering.

47. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, dass die im BASt-Bericht vorgeschlagene Öffnung der Parkstände für Großraum- und Schwertransporte (GST) für Lang-Lkw die reibungslose Abwicklung von eben diesen Transporten (GST) im Bundesfernstraßennetz behindert, da eine Konkurrenzsituation zwischen Lang-Lkw und Großraum- und Schwertransporten geschaffen wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 46 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333